

# BREVET D'INVENTION

P.V. n° 893.824

Classification internationale :

N° 1.327.810

B 62 g



**Talon perfectionné de pneumatique.** (Invention : MIRTAIN et DEVIENNE.)

Société anonyme dite : SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU PNEU ENGLEBERT résidant en France (Seine).

**Demandé le 9 avril 1962, à 15<sup>h</sup> 55<sup>m</sup>, à Paris.**

Délivré par arrêté du 16 avril 1963.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 21 de 1963.)

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

L'invention a pour objet un talon perfectionné de pneumatique.

Il est bien connu que les talons sont très souvent les points les plus vulnérables d'un pneumatique par suite des efforts très importants transmis par la carcasse sur les tringles de renforcement, efforts qui tendent à dérouler et décoller les extrémités des armatures de carcasse.

Le but de l'invention réside en une nouvelle disposition de ces armatures par rapport aux tringles de manière à réaliser une sorte d'ancrage s'opposant au déroulement desdites armatures.

Le talon de pneumatique conforme à l'invention qui comprend au moins deux tringles est en principe caractérisé par le fait qu'au moins une des armatures de la carcasse entoure séparément chacune desdites tringles en dessinant un S de manière à former un autoserrage de ces tringles.

Selon une caractéristique de l'invention la ou les armatures de carcasse prolongeant les flans passe alternativement sous la tringle située du côté intérieur puis sur la tringle située du côté extérieur du pneumatique.

Selon un mode de réalisation de l'invention la ou les armatures après avoir ceinturé la tringle située du côté extérieur est repliée en direction du côté intérieur, afin de placer l'extrémité de ladite armature dans une zone peu sensible aux décollements.

D'autres particularités et avantages de l'invention apparaîtront au cours de la description qui va suivre, laquelle, faite en référence au dessin annexé donné à titre d'exemple non limitatif, sera bien comprendre comment la présente invention peut être mise en pratique, les particularités qui ressortent tant du texte que du dessin faisant, bien entendu, partie de celle-ci.

Les figures 1 à 7 représentent diverses variantes du talon perfectionné selon l'invention.

La figure 8 montre la disposition conventionnelle.

Comme on le voit sur cette dernière figure une enveloppe de pneumatique classique comprend dans chaque talon, une tringle T autour de laquelle est enroulée l'armature A de la carcasse. Il est bien évident que les forces auxquelles sont soumises le pneumatique se répercutent sur les tringles par l'intermédiaire de cette armature qui en particulier sollicitée par des efforts de traction selon la flèche /1 tend à faire tourner la tringle T et à décoller la partie repliée A2.

Selon l'invention chaque talon comporte deux tringles Ta et Tb (par tringles il faut bien entendu comprendre aussi bien les fils que les méplats, les torons, câbles, etc.) placées près l'une de l'autre et individuellement entourées par l'armature de la carcasse constituée par exemple par des fils radiaux textiles ou métalliques.

Venant du flanc adjacent cette armature dessine un S, mais en principe elle passe d'abord sous la tringle Ta située du côté intérieur, puis entre les deux tringles, ensuite sur la tringle Tb située du côté extérieur pour enfin redescendre.

Il est aisé de comprendre qu'une traction selon la flèche /1 (fig. 1) provoque une auto-compression des tringles Ta et Tb empêchant le déroulement de l'armature et formant ainsi ancrage.

Il semble intéressant de soustraire néanmoins l'extrémité repliée A1 de l'armature A, à la zone critique du talon par exemple en la plaçant parallèlement à la base de celui-ci (fig. 1) ou en la prolongeant jusqu'à l'amener voisine de la paroi intérieure du talon (fig. 2 et 3).

Bien entendu ces repliements peuvent être enfermés dans des *flippers* F (fig. 4-6 et 7).

Les deux tringles peuvent avoir des positions

relatives diverses fonctions en particulier du type de pneumatique à réaliser, parallèles à la base du talon (fig. 1) plus ou moins côte à côte (fig. 2, 4, 6 et 7) superposées (fig. 3 et 5).

En comparant les figures 3 et 5 on peut remarquer que les tringles n'y jouent pas le même rôle.

Dans le cas de la figure 3 l'armature A agit directement sur la tringle Ta avec tendance de remonter celle-ci en direction de Tb; au contraire dans le cas de la figure 5, l'armature A a tendance à éloigner les deux tringles en provoquant néanmoins un effet de coincement certainement moins bon que celui résultant d'une auto-compression mais pouvant être acceptable pour certaines sortes d'enveloppes.

Il va de soi que l'on peut, sans sortir du cadre de la présente invention, apporter toute modification aux formes de réalisation qui viennent d'être décrites.

#### RÉSUMÉ

L'invention vise notamment :

1° Un talon de pneumatique comprenant au moins deux tringles, caractérisé par le fait qu'au moins

une des armatures de la carcasse entoure séparément chacune desdites tringles en dessinant un S de manière à former un autoserrage de ces tringles.

2° Des modes de réalisation du talon de pneumatique spécifié sous 1°, comportant les caractéristiques suivantes, prises isolément ou en comparaisons :

a. La ou les armatures de carcasse prolongeant les flans passe alternativement sous la tringle située du côté intérieur puis sur la tringle située du côté extérieur du pneumatique;

b. La ou les armatures après avoir ceinturé la tringle située du côté extérieur est repliée en direction du côté intérieur, afin de placer l'extrémité de ladite armature dans une zone peu sensible aux décollements;

c. Les deux tringles sont placées côte à côte quasi parallèlement à la base du talon;

d. Les deux tringles sont superposées.

Société anonyme dite :

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU PNEU ENGLEBERT

Par procuration :

Cabinet René-G. DUPUY & Jean-M.-L. LOYER

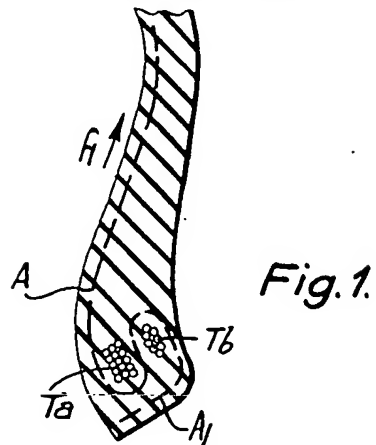


Fig. 1.

Fig. 2

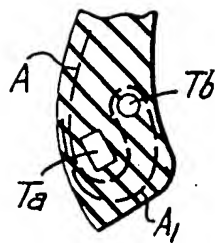


Fig. 3

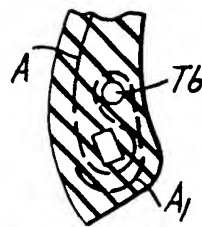


Fig. 4

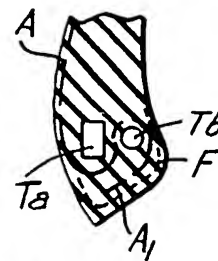


Fig. 5

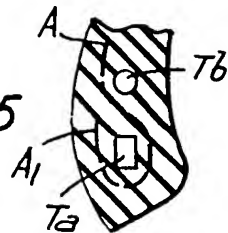


Fig. 6.

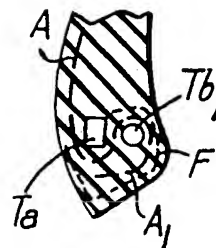


Fig. 7

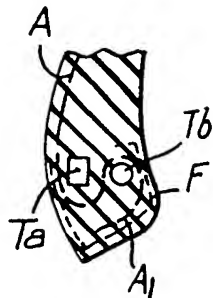


Fig. 8.

